

[Transcript] 11KM: der tagesschau-Podcast / Bahnübergänge - Der vermeidbare Tod

Wir sind am Bahnübergang, Schiene-Kreuzstraße, kein Zug weit und breit.
Menschen fahren mit dem Auto drüber und mit dem Fahrrad oder gehen zu Fuß über die Schiene, ganz normaler Alltag.
Bis plötzlich der Zug angerauscht kommt und es richtig kracht.
Nach dieser FKM-Episode werdet ihr Deutschlands Bahnübergänge mit ganz anderen Augen sehen.
So ging's mir jedenfalls.
Wir schauen uns heute an, wie überraschend gefährlich Bahnübergänge in Deutschland sind und warum es immer wieder zu schweren und tödlichen Unfällen kommt, dort wo Schiene und Straße sich kreuzen.
NDR-Reporter Christoph Heinzler hat zusammen mit Britt Rösner und Isabel Lerch dazu recherchiert,
warum viele Bahnübergänge in Deutschland so gefährlich sind, wie sie sicherer werden und warum manche Lösungen, die Menschenleben retten könnte, dann doch nicht eingesetzt wird.
Ihr hört 11 km der Tagesschau-Podcast in der ARD-Audiothek.
Ein Thema in aller Tiefe.
Mein Name ist Victoria Michalsack und heute ist Donnerstag, der 27. April.
Arne Fram und seine Familie haben einen Pferdehof in Schleswig-Holstein an der Bahnstrecke zwischen Neumünster und Heide.
Das ist eine Bahnstrecke, wo es sehr viel Bahnübergänge und recht viele Unfälle gibt.
Die Bahnstrecke liegt direkt hinter diesem Pferdehof.
Arne Fram ist an diesem Tag, im Jahr 2011, unterwegs im Auto mit seinem Vater und erfährt über diese Bahnstrecke.
Wie so oft vorher.
Und die beiden unterhalten sich.
Arne Fram hat gerade seine Ausbildung fertig gemacht.
Junge Mann ist so in einem neuen Umbruch seines Lebens, geht in eine neue Lebensphase.
Das ganze Auto ist voll von Zeug.
Und wir kennen diese Diskussion, gerade mit Eltern.
Mensch, wie sieht es in deinem Auto aus?
So ähnlich ist es da wohl auch zugegangen.
Kein Streit, keine Auseinandersetzung.
Aber, sagen wir mal, eine lebhaftere Untersuchung.
Über die Lebensführung des jungen Arne Fram.
Und das Auto sieht aus wie Hulle, wie man hier sagt.
Und der Vater macht da so ein bisschen Witze und die beiden fahren in Richtung Bahnübergang.
So eine Strecke, die Arne Fram wahrscheinlich gefühlt eine Millionmal schon gemacht hat.
Und die fahren zu auf diese Bahnstrecke mit einem unbeschränkten Bahnübergang.
Heißt, da steht nur ein Andreas Kreuz.
So ein rot-weißes Warenkreuz vor der Strecke.
Sonst nichts.

Und die fahren zu auf diese Bahnstrecke mit einem unbeschränkten Bahnübergang.
So ein rot-weißes Warenkreuz vor der Strecke.

Sonst nichts.

Keine Warnleuchte, keine Schranke, nichts.

Und dann reißt sein Film.

Er weiß einfach nicht mehr, was dann genau passiert ist.

Er weiß nicht mehr, was genau passiert ist.

Er weiß, er hat sich unterhalten.

Er weiß aber nicht wirklich, ist er unaufmerksam gewesen.

Er weiß nicht, hat er geguckt, hat er den Zug gesehen?

Muss ja, muss ja.

Ansonsten fahre ich nicht von Zug.

Also, soweit ist das noch lange nicht.

Nee.

Das muss einfach, muss sich gepennt haben.

Irgendwie so.

Kann ich mir auch nicht erklären.

Er weiß nur, aus der Rückschau

und aus dem, was dann passiert ist,

dass sein Auto mit diesem Zug zusammen gestoßen ist.

Und dann ist das ganz klar, dass man einfach mal geträumt hat.

Ich denke immer, das ist jeden schon mal passiert.

Dass man sich irgendwo beim Autofahren erwischt hat

und gedacht hat, das habe ich da eigentlich gerade gemacht.

Und so ähnlich muss das denn hier auch gewesen sein.

Wir sind die beiden davon gekommen.

Wie geht es denn?

Die waren beide verletzt, schwer verletzt.

Wir sind beide ins Krankenhaus gekommen

und haben beide aber das Ganze überlebt

und sind wieder gesund geworden

und können heute immer noch da leben

und über diesen Bahnübergang fahren.

Aber bei Arne Fram war das eben so,

einfach eine Straße und dann geht da halt ein Gleis drüber.

Ohne irgendeine Absperrung.

Absolut, und das ist auch, sagen wir mal,

wenn man sich den anguckt,

ist das nicht wahnsinnig auffällig.

Das ist ja kein wahnsinniger Wall

oder Damm vor der Strecke,

sondern da geht halt ein Gleis quer durch die Pampas,

also durch die steßwig-holsteinische Tiefebene.

Und dann stehen diese zwei Schilder,

die Andreaskreuze da in der Landschaft.

Genau, Andreaskreuze.

Wie sehen die noch mal aus?

Das ist kein Kreuz wie das Schweizer Kreuz, sondern das ist so ein bisschen steiler zueinander.

Zwei Balken, weiß-rot gepinselt, wie so ein X, wie ein großes X.

Und da fängt auch das Problem an, weil Studien sagen, es wissen gar nicht alle, was das bedeutet.

Ich hätte dir jetzt auch nicht mehr sagen können, kannst du noch mal kurz helfen?

Also du hast es bestimmt nachgeguckt, ne?

Ich habe es nachgeguckt.

Also ist das wie beim Stoppschild, dass alle vier Räder einmal stehen müssen?

Nein, das ist es nicht.

Das ist es tatsächlich nicht, sondern es ist eher wie Vorfahrt-Gewähren.

Das heißt, ich muss Blick auf die Strecke haben und muss mich versichern, ob da jemand kommt.

Und ich muss natürlich vorsichtig ranfahren und nur dann, wenn ich ganz sicher rechts, links geguckt habe, dass nichts kommt und auch mehrfach,

dann darf ich auch drüberfahren.

Ich muss aber nicht zum kompletten Halt kommen.

Naja, wenn wir uns angucken, dass es manchmal für Schilderwälder aufgestellt werden und hier dann einfach plus ein Andreas Kreuz ist, dann ist das schon

fragwürdig das Ganze, oder?

Und wenigstens

eine Lichtzeichenanlage, die einen da mal anblinkt.

Das nimmt man ja, glaube ich, doch eher wahr.

Wie viele solche Bahnübergänge gibt es denn in Deutschland?

Also wie viele generell und wie viele ohne irgendeine Schranke?

Es gibt insgesamt noch so knapp 16.000 Bahnübergänge in Deutschland und knapp 2 Drittel davon sind technisch gesichert, so heißt das.

Haben also entweder

so ein Leuchtzeichen, das blinkt
oder eine rote Lampe leuchtet,
eine rote Ampel quasi,
oder zusätzlich auch noch eine Schranke.
Halbschranken und Vollschraken gibt es da,
also die über die ganze Breite gehen
oder nur über die halbe Breite der Fahrbahn
und 37% dieser Bahnübergänge
sind nicht technisch gesichert,
ohne Schranke, ohne Licht,
nur mit diesem
rot-weißen Andreas Kreuz.
Das heißt, Achtung, aufpassen,
hier kommen manchmal Züge.
Also das heißt, überschlag mal kurz,
40% Gerade, das heißt es sind so.
Bisschen mehr als 6.000 sind,
ohne jegliche Sicherung, nur mit Andreas Kreuz.
Und so was
führt dann eben auch zu diesen Unfällen,
wie bei Arne Fram, der hatte Glück,
wie viele solche Unfälle passieren
in Deutschland? Also im letzten Jahr,
das waren die aktuellen Zahlen, die wir bekommen haben
von der sogenannten Bundesstelle
für Eisenbahnunfalluntersuchungen,
waren es um die 150 Unfälle
und mehr als 40 Tote.
Und das sind so viele, wie seit über 10 Jahren nicht mehr.
Und das ist so der Tenor,
unsere Datenrecherche gewesen,
zusammen mit Ende erdater,
das ist eben das Unfallniveau,
die Zahl der Unfälle und auch der Verletzten
und der Toten seit 10, 12 Jahren
ungefähr gleichgeblieben ist.
Und das, obwohl die Zahl der Bahnübergänge
in dieser Zeit allmählich
immer weiter zurückgegangen ist.
Aber das Problem, das bleibt auf ähnlichen Niveau.
Was sagt denn die Deutsche Bahn zu dieser Statistik?
Der beste Bahnübergang
ist natürlich der, der gar nicht mehr existiert.
Wenn man weiter zurückgeht,

1950 hatten wir doppelt so viele Bahnübergänge
in Deutschland wie heute.
Da kann man noch reduzieren,
aber das ist ja auch nicht ganz billig,
einen Bahnübergang zu ersetzen
durch eine Unterführung oder eine Überführung.
Da ist man sehr schnell im siebenstelligen Bereich.
Und da müssen eben auch die anderen Partner mitspielen,
der Bund und auch die Kommunen,
sofern denen die Straße gehört.
Also Armin Staus, der Bahnsprecher,
sagt zwei Dinge vor allem,
die die Bahn schon seit langen Jahren sagt.
Das eine ist,
das kann man auch wirklich ja nur unterschreiben.
Auch für uns ist jeder Unfall natürlich einer zu viel.
Auch wenn es im Vergleich zu der Gesamtzahl
an Unfällen im Straßenverkehr
eine verschwindende kleine Zahl ist.
Und das, was an der Bahn passiert,
an Bahnübergängen passiert,
ist im Promilbereich dessen.
Das stimmt,
aber trotzdem sind es natürlich
Menschen, die ums Leben kommen,
die verletzt werden, Unfälle, die passieren.
Und es sind Unfälle,
die unter Umständen vermeidbar sind,
wenn vor allem mehr Schranken da werden.
Und das heißt also,
wenn man das vermeiden könnte,
dann läge das daran,
dass die Bahn anders fährt
oder dass die Leute sich anders verhalten?
Dass die Leute sich anders verhalten
oder um es präziser zu formulieren,
vielleicht auch mehr gezwungen werden,
sich an die Regeln zu halten.
Denn das hat die Bahn immer wieder ausgewertet,
jedes Jahr in der Unfallforschung
fast 98% der Unfälle
gehen auf Fehlverhalten der Menschen
im Verkehr zurück.
Menschen auf dem Rad, im Auto, zu Fuß,

vor allem im Auto und zu einem
weiteren Teil auf dem Rad,
die einfach sich nicht an die Regeln
und die Vorschriften halten.
Und ganz konkret,
44% der Unfälle gehen darauf zurück,
dass Leute um eine Halbschranke herumfahren.
Die Schranke ist zu,
sie müssen eigentlich vor der Schranke anhalten,
sie weichen aber auf die Gegenfahrbahn aus,
schlängeln sich herum
und versuchen, gerade noch drüber zu kommen.
Und dann klappen.
Sehr oft klappt das aber eben nicht
und dann krachtsfürchterlich
und es kommen sehr oft Menschen zu Schaden.
Die ganz schlichte Frage ist ja,
die auch während meiner Recherche
und Gespräche immer wieder Menschen gestellt haben.
Na ja, macht halt eine Schranke hin,
dann muss es doch sicher sein.
Oder wenn man weiß, eine Schranke hilft
und ohne Schranke ist gefährlich
oder mit einer Halbschranke ist gefährlicher
als mit einer Vollschranke,
macht halt Vollschranken hin.
Das ist eine Planung
oder es liegt an einer störischen deutschen Bahn.
Aber so einfach ist die Geschichte nicht.
Am Bahnübergang kommen immer drei Seiten zusammen.
Das ist derjenige,
dem die Strecke gehört,
das ist bei den bundeseigenen Strecken
als Streckenbetreiber,
die Deutsche Bahn AG, die Deutsche Bahn Netz.
Das ist immer die Kommune,
in der dieser Bahnübergang liegt.
Die Stadt, der Landkreis, die Gemeinde.
Und das ist immer der sogenannte
Braulasträger.
Also der, grob gesagt, dem die Straße gehört.
Das sind oft Gemeinden,
das ist manchmal der Landkreis oder das Land
und das ist häufig aber auch der Bund

mit den berühmten Bundesstraßen.
Und die drei müssen dann einen Tisch
und die müssen zwei Dinge besprechen.
Erstens, was soll da passieren,
damit der Übergang sicherer wird,
muss überhaupt was passieren
oder kann man sagen, meine Güte,
da gab es jetzt einen Unfall in 40 Jahren,
wollen wir dafür wirklich Millionen in die Hand nehmen.
Und das Zweite, was sie machen müssen,
sie müssen über die Kosten reden
und sie müssen sie sich teilen.
Bis zum Jahr 2020 sah das so aus,
dass jeder ein Drittel tragen musste,
also Bahnstreckenbetreiber,
Deutsche Bahn in unserem Fall,
Straßenbaulastträger
und die jeweilige Kommune.
Und wenn wir, sag mal,
von einer Zahl wie einer Million sprechen,
dann sind so 333.000 Euro
für ein Dorf, für eine Gemeinde,
für einen Landkreis schon wirklich ein Batzengeld.
Das ist natürlich,
sollen wir davon nicht endlich mal den Gemeindesaal
über die Kita renovieren lassen?
Das ist ja die Konkurrenz, die du am Ende hast.
In diesem Fall springt aber seit dem Jahr 2020
sehr häufig der Bund ein.
Das Bundesverkehrsministerium hat einen Topf
und bezahlt
das Drittel der Kommunen in vielen Fällen.
Dort, wo Bahnübergänge stillgelegt
oder technisch neu gesichert werden.
Da geben die jedes Jahr so 70, 80 Millionen Euro aus.
An dieser Summe
merken wir aber auch schon,
da sind nicht unendlich viele Bahnübergänge,
die mit diesem Geld gesichert werden.
Weil es jedes Jahr nur 100, 200 sind,
die verschwinden
und auch nur eine begrenzte Zahl von Bahnübergängen
ist, die zusätzlich gesichert werden.
Weil mehr in diesem System

gerade auch nicht drin ist.
Und man muss aber vor Ort auch diskutieren,
und das ist so der wichtige zweite Komplex.
Wie soll die Sicherung aussehen
und welche Vor- und Nachteile hat die?
Man kann ja auf den ersten Blick sagen,
sichere, vollschranke, tolle Sache
kommt wahrscheinlich
niemand mehr zu schaden an diesem Bahnübergang.
Machen wir.
Das hat aber Nachteile für die Menschen,
die drüber wollen über die Bahn.
Wenn ich eine Vollschranke dort installiere,
dann muss es ein System geben,
man technisch das feststellt,
ob zwischen den Schranken jemand eingeklemmt ist,
zum Beispiel ein Fahrrad oder ein Auto.
Ob jemand nicht drüber gekommen ist,
wenn er auf den Gleifen steht.
Genau, dieses System stellt das fest
und gibt Alarm an den Zugführer,
wenn da jemand eingeklemmt ist und steht,
und der Zug muss bremsen.
So ein Zug braucht teilweise aber
ein Kilometer,
um zum Stehen zu kommen,
wenn er eine gewisse Geschwindigkeit hat.
Das heißt, dieses Signal der Achtung,
die Gleise sind blockiert, du musst bremsen,
muss sehr viel vorher kommen,
damit er überhaupt noch rechtzeitig bremsen kann.
Das heißt am Ende komplizierte Sache,
aber diese Vollschranken
sind viel länger als eine Halbschranke.
Das heißt, wenn ich eine befahrene Straße
in der Gemeinde habe,
wo die Leute zur Arbeit fahren, aufs Feld fahren,
zur Kita fahren,
dann habe ich Leute, die da viele Minuten stehen.
Und wenn zwei zu kommen.
So wie Arne Frams zum Beispiel,
der da mehrfach pro Tag teilweise drüber fährt.
Wenn da jedes Mal die Schranke zu ist,
wenn ein Zug kommt,

dann werden Menschen wie er wahrscheinlich
wahnsinnig bei ihrer Arbeit.

Und Menschen auf dem Weg,
wir kennen das alle sowieso zu spät zur Arbeit
oder zur Schule, werden wahnsinnig,
wenn ein Zug irgendwo am Horizont auftaucht.

Aber das hat halt auch einen technischen
und einen sicherheitsmäßigen Grund.

Und deshalb ist das aber auch nicht so einfach.

Mir hat ein Landrat gesagt aus Niedersachsen,
gehen Sie mal in so eine Bürgerversammlung
und diskutieren mit den Landwirten,
dass da ein Bahnübergang wekommt
oder eine Schranke hinkommt,
die reißen Ihnen die Hütte ein.

Ja, ja, kann ich mir vorstellen.

Ich glaube, jeder hat bestimmt mal richtig lange
rumgestanden an so einer Schranke
und sich gefragt, ist das ja eigentlich
wann kommt denn der Zug,
wenn das mal passiert?

Genau, das ist dann der Moment,
wo man sich entweder entscheidet,
wütend im Auto sitzen zu bleiben
oder sagt, der kommt sowieso nicht,
ich fahre vorbei.

Und wenn er dann halt doch kommt,
ich ihn nicht sehe oder die Geschwindigkeit
falls einsetzt, dann macht es halt ums.

Aber es gibt da noch eine andere Perspektive, ne?

Ja, meine Kollegin Britt Rösner
vom NDR-Fansinn ist mitgefahren
mit dem Zugführer
von Delmenhorst und Haside.

So heißt die offiziell, also grob gesagt,
zwischen Bremen und Osnabrück, also quer
durch Niedersachsen.

Und diese Strecke ist eine Regionalbahnstrecke,
da fährt recht regelmäßig ein Zug
entweder Richtung Bremen
und Richtung Osnabrück, also in die größeren Städte
und da gibt es viele Pendler.

Und auf dieser Strecke gibt es extrem
viele Bahnübergänge,

Dutzende von Bahnübergängen
und viele auch unbeschränkt, viele mit Halbschranken.
Und was dieser Zugführer
dort erlebt, erlebt hat,
jeden Tag in seinem Alltag ist,
dass er wahnsinnig viel
Hupen muss oder Pfeif-Signal geben.
Das hat Britt
bei ihrer Fahrt erlebt,
weil die Vorschrift ist,
immer wenn dann unbeschränkter Bahnübergang kommt,
die Leute also wirklich gucken müssen,
kommen zu, kann ich rüber,
dann mussten Signal gegeben werden,
um die Leute aufmerksam zu machen,
um sie wach zu rütteln.
Und teilweise tutet der
an einem Stück durch.
Wie an einem Stück.
Na ja, weil so viele Bahnübergänge kommen
hintereinander, der ist quasi mit dem einen
Tuten für den einen Bahnübergänger fertig
und dann geht es schon wieder weiter.
Und er ist total aufmerksam.
Und er hat erzählt,
er weiß, und seine Kollegen
und Kolleginnen wissen auf der Strecke,
da ist ein Bahnübergang,
der ist nicht gut einsehbar.
Die wissen, ich kann zwischen dem Haus
und dem Baum durchgucken, um zu sehen, kommt
und nicht checkt, dass da ein Zug auf der Strecke ist.
Und er hat immer
die Hand an der Bremse
und ist aufmerksam.
Und auch er hat aber schon zwei Menschen
totgefahren mit seiner Log.
Jetzt ist es ja so, dass auch unfassig passieren können.
Ja.
Sind Sie darauf vorbereitet worden
und kann man sich darauf überhaupt theoretisch vorbereiten?
Nein, kann man nicht.
Der Dozent hat damals mal gesagt,
fragt nicht, ob, sondern wann.

Und damit hat er zum Großteil auch Rest.
In der Statistik sagt, glaube ich,
es sind drei Umfälle pro Lokführer,
wenn sie einen kompletten Berufsleben haben.
Meins am Glück haben wir auch viele Kollegen,
die haben gar keinen Umfeuern.
Bis jetzt, heute aus Hause, schon über zehn Jahre.
Das selber hat er zwei gehabt.
Der Martin Witte, so heißt der Lokführer,
sagt eben, ich habe zwar die Hand an der Bremse,
ich weiß, es gibt gefährlichere
und weniger gefährliche Stellen.
Es gibt Stellen, die sind besser einsehbar
und welche, die sind schlechter einsehbar.
Ich kann also meine Reaktionszeit verkürzen.
Ich kann mich bereit machen.
Aber natürlich kann ich nicht einfach vorsichtshalber
neben Bahnübergang Bremsen anhalten
und selber gucken, ob jemand kommt,
sondern ich fahre.
Und in der Geschwindigkeit, in der man dort unterwegs ist,
ist wie gesagt eine Regionalbahnstrecke,
braucht er drei bis 600 Meter, bis er zum Stehen kommt.
Und das plus Reaktionszeit,
das ist nicht viel Zeit,
um zu reagieren.
Wenn man das aber weiß,
dass das so eine Art Problemstrecke ist,
wieso wird das dann nicht geändert?
Es wird geändert.
Es passiert jetzt endlich, was muss man sagen.
Aber endlich ist es wirklich mit fetten Ausrufezeichen.
Es hat 15 Jahre gedauert,
bis man sich in Fächter,
und es ist da, wo es besonders viele
und unfallträchtige Bahnübergänge gibt,
mit den Niedersachsen also,
bis man sich da einigen konnte, was passiert
und bis man die Planung gemacht hat
und das Geld zusammen hatte.
Und meine Kollegin Britt Rösner
hat sich das genauer dort angeguckt
und angehört an den Bahnübergängen mit den Beteiligten,
nämlich mit dem ehemaligen Bürgermeister

und mit dem heutigen Bürgermeister,
Gels und Carter heißen die,
und die haben geschildert,
wie verzweifelt sie über die Jahre waren.
Also die Bahn, Schraub,
findet eigentlich jedes Jahr statt.
Da werden die Bahnübergänge,
gerade solche werden begutachtet
und dann stehen hier die Fachleute
von der Verkehrssicherheitskommission,
der Straßenverkehrsträger,
also die Behörden,
sind alle da vertreten
und dann wird geschaut,
ist das hier ein Bahnübergang,
der den Anforderungen entspricht.
Hier war zum Beispiel,
dass in dieser Nähe ein Baum noch stand,
der musste dann gefällt werden,
den haben wir dann noch fällen,
das Plakat stand hier glaube ich noch weiter rüber,
da war eine Verstellung dann,
auch das ist jetzt aus meiner Erinnerung,
so eine Verstellung,
das muss weiter zurückgestellt werden,
damit es eben nicht ablenkt,
solche Dinge haben die dann bei dieser Schau.
Als Bürgermeister versteht man es,
also jede Behörde natürlich für sich schaut,
haben sie alles getan, damit der Bahnübergang sicher ist.
Am Ende kam auch immer raus,
das ist ein sicherer Bahnübergang,
aber als Vater, als Mensch, als Bürger
fühlt man sich dann so, wie kann es denn sein,
wenn der formell sicher ist,
dass so viel Unfälle hier passiert.
Dass immer wieder was passiert ist
an mehreren Bahnübergängen,
dass es immer wieder Unfälle und Tote gab,
weil es in dem einen Fall zum Beispiel
eine Schranke auf dem Fahrradweg fehlt,
es gibt eine Schranke auf der Fahrbahn,
aber keine Schranke auf dem Fahrradweg,
weil der Fahrradweg später gebaut wurde,

ohne Schranke.
Und es gibt einen Unbeschränktenbahnübergang,
an dem immer wieder was passiert ist.
Und sie haben die Bahn angefleht,
schriftlich und mündlich,
tut was, lasst uns zusammen was tun,
wir bezahlen das auch,
hat die Stadt Fächter gesagt.
Aber so einfach ging es nicht.
Erst war Geld zugesagt,
dann plötzlich wurde es teurer
und dann gab es weiteren Schriftverkehr.
Dann sagte die Bahn, es ist eigentlich nicht nötig.
Dann hieß es, ja, es ist nötig,
aber wir müssen mehrere Bahnübergänge
zusammen betrachten.
Wir können nicht nur einen verhindern, sondern mehrere.
Und dann fing ein langer Diskussionsprozess an,
der sich gezogen hat, unterschiedliche Ansprechpartner hatte.
Und jetzt endlich dazu führt,
dass Bahnübergänge in diesem und im nächsten Jahr
umgebaut und zusätzlich
sicherer gemacht werden sollen.
Also, wir wissen,
es gibt dieses Problem.
Der Zugfahrer fordert
viel mehr Schranken
und dann würden auch weniger Menschen sterben.
Aber es ist kompliziert.
Es gibt verschiedene Zuständigkeiten.
Es ist wahnsinnig aufwendig
und teuer, solche Schranken zu bauen.
Und dann wollen aus
verständlichen Gründen vielleicht die Anwohner
das auch nicht.
Es ist also echt kompliziert.
Gibt es denn irgendwelche Lösungen,
die vielleicht irgendwie praktisch
und nicht teuer sind?
Was man tun könnte?
Aus der Abteilung, schnell und schmutzig,
habe ich das mal sehr salopp genannt.
Gibt es tatsächlich Dinge?
Es gibt Verkehrswissenschaftler, es gibt findige Ingenieure.

Die haben sich Dinge ausgedacht
und die probieren auch Dinge aus.
Einer von denen
und ein Institut von denen, die da ganz weit vorne sind,
das sind Eric Schöne
und die Verkehrswissenschaftler in der TU Dresden.
Die habe ich besucht
und das ist
eine sehr beeindruckende Setting.
Wir haben zwei riesige
Verkehrstechnische Labore,
in der sie einfach Bahnverkehr simulieren.
Das geht natürlich nicht
mit echten Logs und echten
Bahnstrecken.
Da müsste die TU wahrscheinlich
die Gelände um ein paar Quadratmeter leise erweitern.
Sondern das geht
mit Modelleisenbahnen,
die aber nicht gesteuert werden
wie bei Fatih Zuhause
mit der Technik von Märklin
sondern mit echter
Bahntechnik.
Die sitzen an Computern,
wie sie in Bahnleitstellen stehen.
Die sitzen in Stellwerken,
wie es sie bei der Deutschen Bahn gibt.
Die handieren
mit Schaltschränken
von Bahnübergängen, so wie sie tatsächlich existieren.
Mit echten Schaltschränken.
Da gibt es eine echte Schranke dazu.
Da gibt es eine echte Lichtzeichen dazu.
Da gibt es ein Tonsignal.
Das heißt, wenn der auf Bahnübergang schließt,
schließt, drückt, auf Schranke schließt,
drückt, passiert all das,
was an einem echten Bahnübergang passiert.
Mit echten Elementen, die da in die Wand geschraubt
und installiert sind.
Und beobachten kann ich das simultan
damit gekoppelt auf der Modelleisenbahn.
Das heißt, die große Schranke,

die da steht, schließt sich.
Und ich sehe, wie auf der kleinen Modelleisenbahn
die Schranke sich schließt
und der Zug heran fährt.
Der Erik Schöhne
hat die T.o. Dresden hier und da getroffen.
Was ist denn so genau dessen Expertise?
Der hat Forscht seit Jahrzehnten
zum Thema Bahnübergangssicherheit.
Das ist wirklich eine Nische.
Aber in der kennt er sich extrem gut aus.
Und egal mit wem ich telefoniert habe,
in Deutschland an verschiedensten Instituten
und Forschungseinrichtungen,
die haben immer gesagt, ja, das kann ich Ihnen erzählen.
Aber besser fragen Sie noch, Erik Schöhne.
Wir haben im Bestand sehr viele alte Anlagen,
die seit den 60er, 70er, 80er Jahren errichtet wurden.
Und dort ist dann einfach das Problem,
dass teilweise auch das Umfeld sich verändert hat
und keine Anpassungen mehr vorgenommen werden.
Das ist jetzt weniger ein technisches Problem.
Auch die alten Anlagen arbeiten zuverlässig.
Aber oftmals sind sie eben von der Ausstattung
nicht so, wie man sie nach heutigem Regelwerk
aktuell bauen müsste.
Zum Beispiel, Umfeld verändert.
Was passiert an so einem Bahnüberganggang?
Ein Beispiel wäre, es kommt noch einen zusätzlichen
Radweg dazu.
Und für den bräuchte man natürlich im Grunde
Schranken oder Lichtzeichen extra.
Das muss dann ergänzt werden.
Das ist teilweise nicht passiert.
Dann hat man natürlich dort ein Problem an solchen Stellen.
Ja, und wenn er der allergrößte Experte
in Deutschland ist
für diese Verkehrssicherheit
in seinem Verkehrslabor mit Modelleisenmann,
was sagt er denn?
Was sind seine Vorschläge?
Da gucken wir immer ein bisschen neidisch ins Ausland.
Es gibt viele Länder, die das besser machen.
Beispiel ist Großbritannien.

Dort wird also jeder Unfall oder auch jeder Beinahunfall untersucht.
Es wird sehr ausführlich dokumentiert, auch öffentlich, sodass man das nachlesen kann.
Es werden zu jedem Unfall auch Vorschläge unterbreitet, wie man solche Ursachen bekämpfen kann.
Dazu noch ein Beispiel.
In Großbritannien gibt es auch eine Datenbank, in der man zu jedem Bahnübergang sich das Risikoprofil sogar anschauen kann.
Gibt es denn sonst noch konkrete Vorschläge, Ideen, wie man die bestehenden Bahnübergänge verbessern könnte?
Also ich bin auf zwei Ideen gestoßen, die ich ganz spannend fand und die auch die Verkehrswissenschaftler sehr spannend finden und die beide in Deutschland nicht angewendet werden.
Das eine System heißt Perileid.
Das hat einen Wissenschaftler am Deutschen Forschungszentrum für Luft- und Raumfahrt kurioserweise entwickelt für die Bahn.
Und das sind schlicht zwei Leuchten, die blitzen, stroboskopartig.
Also wie wir das aus der Disco kennen.
Und die blitzen immer dann, wenn ein Auto oder ein anderes Fahrzeug sich an einem Bahnübergang nähert.
An einem unbeschränkten, so wie barne Framen auf dem Feld.
Aber das hätte dem ja vielleicht geholfen?
Das hätte dem vielleicht geholfen, weil was der Mensch macht und der, der das entwickelt hat, hat sehr gute psychologische Kenntnisse als Verkehrspsychologe.
Was das Licht nämlich macht, es lässt dich automatisch in die Richtung gucken, nämlich in Richtung der Strecke, nach rechts oder nach links.
Und der kannst du gar nichts gegenmachen.
Das ist keine bewusste Entscheidung.
Oh, da ist ein Licht, da gucke ich mal hin.
Sondern das ist eine automatische Reaktion, wenn das so stroboskopartig blitzt.
Und das war ein Vorschlag und eine Entwicklung.
Diese Dinge gibt es.

Da gibt es ein Video im Netz, da kann man sehen,
wie das funktioniert im Versuchsaufbau.
Da muss man kein Kabel legen,
weil die agieren mit Sensoren durch die Luft.
Aber es hat sich niemand gefunden, der das Ding herstellt.
Es gibt keine Firma, die diese Licht erbaut
und nicht so schwer sein kann.
Es kann doch nicht so schwer sein, stroboskopisch.
Das klingt doch jetzt nicht so kompliziert.
Aber es macht keiner.
Die deutsche Forschungszentrum für Luft- und Raumfahrt
produziert natürlich nichts, das ja kein Hersteller.
Sie haben niemanden gefunden, der das baut.
Und das zweite Beispiel,
das ich sehr spannend fand, ist eigentlich noch simpler.
Man kann sich das so vorstellen,
wie man es letztlich bei einer Autobahn-Bau-Stelle hat,
um die Richtungsfahrbahnen zu trennen,
dass man also tatsächlich so einen Fahrbahnteiler anordnet,
der letztlich mit Leitschwellen versehen ist
und dann baulich verhindert,
dass man also dort drüber fährt, die Halbschrankung fährt.
Das ist auch erwiesenermaßen aus internationalen Studien
eine sehr wirksame Maßnahme.
Und das ist auch was, was ich in anderen Ländern sehe?
Was es gibt?
Das gibt es durchaus sehr häufig.
Das klingt auch noch eine super Lösung.
Warum haben wir das denn nicht in Deutschland?
Ich glaub es ist nicht rausgefunden.
Und Erik Schöne weiß es auch nicht wirklich.
Schallt er das an Vorschriften?
Schallt er das an der Gewohnheit?
Schallt er das an Kosten?
Oder warum haben wir das nicht in höhere Zahl?
Es sieht ja nach einer einfachen
und auch hier vergleichsweise billigen Lösung aus.
Das ist an sich eine sehr gute Frage.
Man findet es vereinzelt.
Gerade an Stellen, wo man zum Beispiel auch feststellt,
dort biegen Verkehrsteilnehmer hinter dem Bahnübergang
irgendwo hinab, wo es nicht dürfen,
weil es dann zur Rückstaus führt.
Dort macht man sowas als vorübergehende Maßnahme.

Aber es ist natürlich als dauerhafte Lösung einfach ein Platzproblem.
Und man muss es ja auch auf der Vorbahn irgendwo installieren.
Aber so eine handfestes Argument, warum man es jetzt so wenig findet, kann ich ihn auch nicht liefern.
Das heißt, für die Zukunft kann man eigentlich nur schauen, dass man weniger Bahnübergänge baut, manche vielleicht abbaut.
Und so versucht einfach, ein paar Tote zu verhindern.
Jeder Tote weniger ist gut, klar.
Jeder Verletzte, jeder Unfall weniger ist gut.
Ich glaube, man kann die Zahl auch runterkriegen.
Das lässt sich ja nicht prognostizieren, um wie viel.
Aber man muss sich auch klarmachen, das gilt ja für so viele Fälle im Leben.
Totale Sicherheit gibt es nicht.
Auf null wird die Zahl der Unfälle und der Verletzten und der Toten nicht sinken.
Aber man wird irgendwann wahrscheinlich eine Schwelle erreichen.
Das sagen auch die Experten ganz offen.
Da wird man nicht mehr runterkommen.
Mit denen wird man sich dann abfinden müssen, selbst wenn man noch so viele Schranken baut und selbst wenn man noch so viel Geld in die Hand nimmt.
Und das ist dann der Preis, der Verkehr, diese beiden Systeme, Bahn und Straße an diesem Punkt ganz einfach haben.
Das ist vielleicht so das, was wir mitnehmen können.
Man kann es nur so und so sicher machen, sicher irgendwann sind die Vorsichtsmaßnahmen dann auch beschränkt.
Da bleibt dann einfach nur stehen bleiben.
Es bleibt auf die Regeln achten und sich noch mal klarmachen.
Was sagt mir dieses verdammte Andreas Kautitz?
Nämlich sei vorsichtig, halte im Zweifelsfall an.
Guck, ob ein Zug kommt.
Und wenn die Schranke zu ist, dann hat das einen Grund und warte und sei geduldig und denkt nicht, du kommst eben noch rüber.
Das war unsere Folge hier bei FKM der Tagesschau-Podcast.
Darüber, wie gefährlich Bahnübergänge in Deutschland mitunter sind.
Die Recherche von Christoph Heinzle, Britt Rösner und Isabel Lerich findet ihr mitsamt allen Statistiken auch bei tagesschau.de und einen Film, der drei dazu bei Panorama 3 in der Mediathek.

Die links dazu findet ihr in den Shownaus.

Auto dieser Folge ist Sandro Schröder, Produktion,
Jacqueline Bredcek und Jonas Teichmann, Redaktionsleitung,
Lena Götler und Fumiko Lipp.

FKM ist eine Produktion von BR24 und NDR Info.

Mein Name ist Victoria Michalsack, macht's gut.

Und einen Hinweis hab ich noch.

Wenn euch Podcasts wie FKM gefallen, dann schaut doch mal in die AID-Audiothek.

Dort findet ihr eine riesige Vielfalt an Audio-Produktionen.

Ob Hörspiele, Wissensformate, Dokus oder Comedy-Podcasts,

in der AID-Audiothek gibt es täglich neue Episoden

und jeden Tag neue Empfehlungen, wie zum Beispiel den Podcast Mafia Land.

Da geht's um eine unglaubliche Geschichte über einen schwäbischen Pizzabird.

Oder ihr hört Krypto, der Traum vom magischen Internetgeld.

Eine siebenteilige Podcast-Serie über die Entwicklung von Kryptowährungen.

Beide Podcasts findet ihr in der AID-Audiothek, die gibt es als App für Smartphone

und wenn wir schon dabei sind, lasst uns bei FKM doch auch noch direkten Abo da.

Dann verpasst ihr auch keine neue Folge von uns.